



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

RAPORT WSTĘPNY

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 16 września 2026

w sprawie **wypadku lotniczego**

2026-0093

NUMER ZDARZENIA

Szybowiec, Jantar STD 3, SP-3373

21 sierpnia 2026 r., Lotnisko Leszno EPLS

Raport wstępny został wydany na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jego wydania.

Raport przedstawia jedynie fakty dotyczące okoliczności zaistnienia i przebiegu zdarzenia lotniczego oraz w stosownych przypadkach doraźne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>



1. Historia lotu

W dniu 21 sierpnia 2026 r., na lotnisko Poznań Leszno EPLS przybył pilot z zamiarem wykonania lotów szybowcowych. Szybowiec stanowił własność organizacji Aeroklub Leszczyński jednakże lot miał charakter lotu prywatnego treningowego, który został wykonany w ramach ośrodka. Zadanie lotu przewidywało lot termiczny nadlotniskowy. Na lotnisku odbywały się jednocześnie loty samolotowe, skoki spadochronowe oraz loty szybowcowe wykorzystujące metodę startu: hol za samolotem. Intensywność ruchu nadlotniskowego była duża.

W dniu zdarzenia warunki meteorologiczne umożliwiały wykonanie lotu termicznego.

Pilot wystartował o godzinie 13.44 czasu lokalnego.

Podczas trzeciej godziny lotu pilot rozpoczął manewr opuszczania strądy zrzutu skoczków spadochronowych.

W trakcie wykonywania tego manewru według oświadczeń świadków szybowiec rozpoczął obrót autorotacyjny z wysokości około 500 m nad terenem, który kontynuował aż do momentu uderzenia w ziemię w odległości około 600 m na wschód od granicy pola wzlotów.

W wyniku uderzenia pilot poniósł śmierć na miejscu a wrak szybowca uległ dezintegracji o godzinie 16.15 czasu lokalnego.

W akcji ratowniczej uczestniczyły służby ratownicze oraz policja.



Źródło : materiał własny PKBWL

2. Obrażenia osób

Tabela 1. Ogólne zestawienie obrażeń

Obrażenia ciała	Załoga	Pozostali
Śmiertelne	1	0
RAZEM	1	0

3. Uszkodzenia statku powietrznego

Szybowiec został całkowicie zniszczony.

4. Inne istotne informacje

4.1. Informacje o załodze

Załogę stanowił pilot posiadający licencję pilota szybowcowego w wieku 67 lat.

Pilot szybowca posiadał wystarczające doświadczenie lotnicze do przeprowadzenia planowanego lotu oraz spełniał wszystkie potrzebne warunki formalne.

4.2. Informacje dotyczące szybowca

Szybowiec Jantar Standard 3 o znakach rozpoznawczych SP-3373 został wyprodukowany w roku 1986 przez zakład produkcyjny PDPS Bielsko - Biała.

Szybowiec posiadał wszystkie niezbędne dokumenty i pozwolenia.

Samolot był w pełni sprawny technicznie a jego nalot w chwili ostatniej obsługi przed wypadkiem wynosił 4122 godziny i 21 minut.

4.3. Informacje o miejscu startu i miejscu zdarzenia

Start szybowca odbył się z lotniska w Lesznie EPLS o godzinie 13.44 czasu lokalnego.

Samolot upadł na terenie pola uprawnego w odległości około 600 m na wschód od granicy pola wzlotów .

4.4. Informacje meteorologiczne

Pełne informacje o pogodzie w chwili zdarzenia oraz analiza wpływu warunków pogodowych na zdarzenie podane zostaną w raporcie końcowym.

Na dzień powstania Raportu Wstępnego Komisja uważa, że warunki meteorologiczne mogły mieć wpływ na samopoczucie pilota podczas lotu a tym samym na zaistnienie wypadku lotniczego.

5. Planowane działania PKBWL

- Pozyskanie dokumentacji szkoleniowej pilota/pilotów oraz dokumentacji samolotu – działania prowadzone są w porozumieniu i we współpracy z prokuraturą/policją w Lesznie.
- Analiza zapisów urządzeń rejestrujących przebieg lotu.
- Analiza czynników pogodowych i ich wpływu na przebieg zdarzenia.
- Opracowanie Projektu Raportu Końcowego.
- Konsultacje Projektu Raportu Końcowego.
- Publikacja Raportu Końcowego.
